

## Proposta i reflexions

Es va comentar a la reunió que l'emissió dels vehicles privats suposava la major part del problema en una població com Caldes, si no recordo malament, es va parlar del 40%.

Una mesura molt eficient, ràpida d'implementar i econòmica seria potenciar l'ús de la bicilceta com a mitjà de transport urbà. Caldes és un nucli on pràcticament tot el moviment interior a dins del nucli urbà pot fer-se o bé caminant o bé en bicicleta, i l'ús de vehicles de combustió a l'interior hauria de ser el mínim indispensable per a serveis.

Ara mateix, l'ús de la bicilceta com a mitjà de transport és molt limitat, gairebé anecdòtic. I no és pas per falta de voluntat de la gent a no fer-ho, sino perque l'entorn no acompanya: l'ús del cotxe com a vehicle és molt agressiu envers al transport familiar en bicicleta. Gairebé cap família s'atreveix a anar amb nens de tres o quatre anys pel mig de la calçada en bici a l'escola o a fer els encàrrecs, primer per la sensació d'inseguretat viària que suposa, i segon, per les dificultats associades a l'estacionament de la bicicleta. És un peix que es mossega la cua: no hi haurà famílies que es plantegin l'ús de la bicicleta fins que aquesta es vegi com a un mitjà segur, i l'administració té por d'aplicar mesures massa dràstiques i agressives per la por de la pressió actual que té el cotxe.

Potenciar l'ús de la bicicleta des de nens ben petits seria beneficiós, entre d'altres, per:

- Els nens arriben més motivats als llocs on han d'arribar
- Força als adults a acompanyar-los en bicicleta, fent que també adquireixin aquest costum.
- Ajudaria a pacificar el trànsit.

Mesures concretes que es poden fer per a aconseguir-ho:

- Instal·lació de parkings públics per a bicicletes al davant de tots els centres on es facin activitats dirigides a famílies (extraescolars, etc). Això inclouria eliminar places de parking de cotxes (tampoc gaires, una o dues per emplaçament): Per exemple, instal·lar aparcament de bicicletes just al davant de totes les acadèmies d'anglès, escoles de dansa, etc.
- Creació d'itineraris segurs que connectin tots els centres escolars entre sí i tots els centres on es facin activitats familiars.
- Potenciar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport per a arribar a l'escola. Per exemple, a diferents ciutats europees es duen a terme "autobusos de bicicleta" on es passa a recollir a nens en bicicleta per a acompanyar-los a l'escola, fent tot un grup de gent arribant a l'hora a l'escola en bicicleta. En algunes ciutats a Catalunya això ja s'ha començat a fer. Jo m'ofereixo com a voluntari si cal.
- Eliminar el trànsit rodat certa distància de les escoles. Al igual que avui es veu escandalós que abans es pogués fumar en un avió, o en una oficina, d'aquí un temps es veurà escandalós que es pogués circular amb un vehicle pesant de combustió al costat d'un centre escolar. La zona de sortida i entrada d'una escola ha de ser un lloc peatonal, envoltat de natura i arbres, on arribar i sortir sigui una experiència agradable i no un vigiliar constant no fos cas que un cotxe t'atropelli el nen abans que no mori d'inhalació de fums tòxics. Aquesta restricció del trànsit, en una primera fase, es podria fer només en horari escolar.

- A tots els llocs on es fan activitats extraescolars, habilitar un espai d'entrada i sortida agradable. Actualment, la majoria d'acadèmies d'anglès, ball, activitats esportives diverses, etc., la zona d'entrada i sortida és una vorera que amb prou feines arriba a un metre, on s'acumula un munt de gent esperant per a portar/recollir els nens, i on a 10 centrimetres van aparcant cotxes, sortint cotxes, etc, i has d'estar continuament vigilant. Habilitar una zona ampla d'espera, amb zona de bancs i vegetació (eliminant un cop més, zones d'aparcament), faria les esperes més agradables.

En resum: fer de l'espai urbà un espai que convidi a viure. Quan la gent pensa en llocs on li agradaria estar, pensa en un passeig per la natura, en un camí envoltat d'arbres, sentint els ocells, en un camping on els nens poden anar lliurement sense por a morir atropellats, i no en un carrer amb una vorera de 40 cm on hi ha més espai dedicat al cotxe que a les persones. Si calculem l'espai urbà dedicat en exclusiva al vehicle a motor i el comparem en l'espai urbà dedicat a les persones en convivència amb el món natural (zones de vegetació, etc), veuríem que realment fa molt de temps que ens hem equivocat de prioritats a l'hora de fer planejaments urbanístics.